

Gamallo, Leandro; Tafuro, Sebastián

Haedo 2005: Crónica de un estallido anunciado

V Jornadas de Sociología de la UNLP

10, 11 y 12 de diciembre de 2008

Cita sugerida:

*Gamallo, L.; Tafuro, S. (2008). Haedo 2005: Crónica de un estallido anunciado. V Jornadas de Sociología de la UNLP, 10, 11 y 12 de diciembre de 2008, La Plata, Argentina. En Memoria Académica. Disponible en:
http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.6066/ev.6066.pdf*

Documento disponible para su consulta y descarga en **Memoria Académica**, repositorio institucional de la **Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FaHCE)** de la **Universidad Nacional de La Plata**. Gestionado por **Bibhuma**, biblioteca de la FaHCE.

Para más información consulte los sitios:

<http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar> <http://www.bibhuma.fahce.unlp.edu.ar>



Esta obra está bajo licencia 2.5 de Creative Commons Argentina.
Atribución-No comercial-Sin obras derivadas 2.5

Gamallo, Leandro. Facultad de Ciencias Sociales (UBA).
Correo electrónico: lgamallo@yahoo.com.ar

Tafuro, Sebastián. Facultad de Ciencias Sociales (UBA).
Correo electrónico: sebastiantafuro@yahoo.com.ar

Haedo 2005: Crónica de un estallido anunciado.

Introducción

El relato que se desarrolla en estas páginas tiene como objeto describir los incidentes acontecidos el primero de noviembre de 2005 en la estación de trenes de Haedo. El presente trabajo corresponde a un avance preliminar del proyecto de investigación *Las formas de la disconformidad social entre los usuarios del sistema público de transporte ferroviario del área metropolitana de Buenos Aires* que se realiza en el marco del Programa de Investigación sobre Cambio Social en el Instituto de Investigaciones Gino Germani, (UBACYT S831) dirigido por el Dr. Julián Rebón y el Lic. Gustavo Quintana.

Las acciones desencadenadas aquel día fueron el producto de una acumulación de malestar social. Es sabido que el servicio de trenes metropolitano tiene deficiencias graves¹, y que esas deficiencias son más evidentes en algunas líneas². Esta situación provoca numerosas quejas de parte de los usuarios que recurren a distintos repertorios de reclamos para hacerse oír. Nuestro interés se va a centrar particularmente en el formato de acción que

¹ La reactivación económica de los últimos años trajo aparejada una mayor afluencia de pasajeros, deteriorando la ya crítica relación entre cantidad de pasajeros y viajes. De este modo se agudizó la crítica situación del transporte ferroviario. Desde 2002 el Estado había declarado en emergencia a la prestación de los servicios correspondientes al sistema público de transporte ferroviario de pasajeros congelando las tarifas y paralizando parcialmente las inversiones en la red (Decreto 2075/2002).

² Cabe aclarar que los reclamos masivos de usuarios (en cualquier de sus formas) se concentran en determinadas líneas de trenes y no en otras; sin que ello implique una correspondencia con la calidad del servicio prestado. Siguiendo al concepto de privación relativa, esbozado por Coser, una sugerencia muy interesante de investigación sería explorar los factores constituyentes de los distintos grados de “frustración” (malestar en nuestros términos): ¿El servicio que presta TBA en la línea ex-Sarmiento es peor al que se presta en la ex-Belgrano Sur (la línea que une la estación Buenos Aires con González Catán), entre otras, o las expectativas de los usuarios del Sarmiento son más defraudadas que la de los usuarios del Belgrano Sur? La pregunta, en última instancia, sería la siguiente: ¿De qué depende el nivel de expectativas de los sujetos? O, más bien: ¿Qué hace que algunos sujetos, en circunstancias determinadas, toleren situaciones de inhumanidad tremendas y que otros, en situaciones similares, reaccionen de la manera más virulenta?

ha cobrado mayor relevancia entre los usuarios de trenes en los últimos tiempos: la acción directa, ilustrada explosivamente a través de lo que podríamos denominar los estallidos hostiles.

Ha sido considerablemente estudiado el proceso de autonomización que supuso el quiebre con las heteronomías tradicionales en la Argentina reciente (Rebón, Quintana y Cresto, en prensa; Rebón y Antón, 2007; Schuster, F. y equipo, 2006, entre otros). El fuerte proceso de crisis económica, social y política que sufrió nuestro país potenció las formas de protesta hasta llevarlas a formatos inéditos y originales. En ese contexto, las demandas de la población no han encontrado eco en una institucionalidad debilitada y fueron enfrentadas en forma creciente de manera *directa*. Así, pues, la acción directa, entendida como toda acción que no está mediatizada por los modos dominantes de procesamiento de la conflictividad, ha emergido como indicador del proceso de autonomización y se ha propagado extensamente por muchísimos sectores de la sociedad que no encontraron canales institucionales por los cuales conducir su malestar social.

Los usuarios de transporte público representan paradigmáticamente a sujetos que procesan su malestar manifestándolo en disconformidad activa y apelando a formatos directos de confrontación. En nuestra hipótesis, esta tendencia a la acción directa se debe a la falta de confianza en los mecanismos institucionales que podrían canalizar la disconformidad. En una encuesta a pasajeros de las ex líneas Roca y Sarmiento realizada en Junio de 2007 en el marco del Taller de Investigaciones sobre Cambio Social, de la Carrera de Sociología (UBA) y el Programa de Investigaciones sobre Cambio Social, del Instituto Gino Germani (UBA), más del 70% de los encuestados manifestó su desconfianza en que los entes reguladores de los servicios públicos sirvan para resolver los problemas de la gente. En tanto, el 47% de los mismos halló cierto grado de “efectividad” en la forma de protesta empleada en los estallidos³.

La forma que ha tomado dicha disconformidad ha adquirido caracteres particulares: los “estallidos sociales”⁴. Para definir este tipo de acciones, seguiremos a Smelser, quien propone definir a los estallidos como a “la acción movilizada de acuerdo a una creencia

³ El objetivo central de la encuesta fue indagar la percepción acerca de los incidentes acontecidos en la estación Constitución apenas un mes antes.

⁴ Tenemos registrados 15 estallidos en el espacio ferroviario desde mayo de 2005 hasta la fecha. Los que han tenido mayor relevancia mediática son el estudiado aquí, el episodio vivido en la estación Constitución el 15 de mayo de 2007 y los recientes hechos de Merlo y Castelar, el último 4 de septiembre de 2008.

generalizada, que asigna a algún agente la responsabilidad de un estado de cosas poco deseable” (1986: 21).

Pues bien, esa jornada, el malestar acumulado por la frustración de no poder llegar a destino tomó una forma específica: se convirtió en disconformidad activa, y más precisamente, en acciones de violencia⁵ contra determinados objetos. Dichas acciones de violencia se nos aparecen como salvajes y carentes de toda racionalidad. Sin embargo, cualquier estallido hostil identifica un grado de racionalidad ya que los participantes en un estallido deben tratar de atacar a alguien considerado responsable de la perturbación de una situación determinada (Smelser, 1986). De hecho, en este tipo de acción colectiva se produce una jerarquización de ciertas normas soslayando o suspendiendo la existencia de otras, por ejemplo: el derecho a alimentarse por sobre el de propiedad (Auyero, 2007).

Así, pues, basándonos en diversas fuentes como la prensa escrita⁶ y entrevistas realizadas a algunos protagonistas de los hechos⁷, procuraremos realizar una reconstrucción lo más exhaustiva posible de dichos sucesos, poniendo en correspondencia sujetos, medios y objetos de las acciones involucradas e identificando posibles lógicas en dichas acciones que organicen la transformación de las relaciones sociales en el tiempo y el espacio. Abordaremos también el campo de las representaciones sociales sobre la legitimidad de algunas formas de protesta y sus efectos. Para esto contamos principalmente con los datos de la encuesta mencionada.

Algunos interrogantes que guiarán nuestro análisis son: ¿Son las acciones de los pasajeros, acciones salvajes, carentes de racionalidad? ¿“Furia”, “caos” o “incidentes”, denominaciones propias de la jerga periodística, son definiciones apropiadas para un examen cabal de los hechos? ¿Podemos identificar una lógica de acción en los hechos que organice la transformación de las relaciones sociales en el tiempo y espacio? ¿En qué medida se conforman en el campo de la acción y de las representaciones como repertorios legítimos y eficaces de expresión del malestar?

⁵ Entenderemos por violencia a los hechos de interacción social en los cuales se inflige daño físico inmediato a objetos y/o personas (Auyero: 2007).

⁶ Diario Clarín, Página/12, La Nación y Diario de Morón.

⁷ Se hicieron entrevistas a distintos informantes clave: pasajeros, comerciantes de la zona, autoridades políticas y trabajadores ferroviarios. Contamos, además, con una pequeña cantidad de fotografías tomadas por la prensa y por particulares.

Antes de que podamos ocuparnos de las explicaciones, debemos estar conscientes de la índole de los fenómenos que deseamos explicar.

Día de furia en el Oeste: cuando la acción directa se vuelve inevitable.

Para entender hasta qué punto los pasajeros de la ex línea Sarmiento sufrieron una acumulación de malestar social debemos ir un poco más allá en el tiempo. Los incidentes en zonas ferroviarias en el AMBA no comenzaron con el “caos” de Haedo. El ataque a trabajadores, formaciones y los estallidos violentos tienen varios antecedentes. El 3 de mayo de 2005, por ejemplo, media formación fue destruida por pasajeros que protestaban por un corte en el servicio debido a un accidente en Castelar. En esa oportunidad la empresa TBA denunció que “fue intencional” y que “llamaba la atención” el incendio en el primer vagón de la formación. El vocero de la empresa afirmó que “alguien metió una barreta de hierro en una caja de fusibles y no todo el mundo conoce ese mecanismo”. La empresa atribuyó la responsabilidad a grupos organizados y advirtió que “además de los vagones, también hubo saqueos y robos a los puestos ubicados en los andenes”. No obstante, la concesionaria descartó que “algún trabajador ferroviario” estuviera implicado en el incendio⁸.

Más cerca de nuestro objeto de análisis, durante el mes de Octubre de 2005 se registraron numerosos casos de suspensión y cortes del servicio de la línea Sarmiento. Mirta, la madre de uno de los detenidos aquella mañana (Cristian Wenk), refirió que ese mes había constituido un récord negativo de cancelaciones⁹, hecho que actuó como caldo de cultivo para la expresión del malestar en disconformidad manifiesta aquella mañana en la cual comenzaba Noviembre.

A las 4:45 del 1ro de Noviembre de 2005 un tren en mal estado destruyó el tercer riel entre Merlo y San Antonio de Padua¹⁰, ocasionando más de una hora de demora. Eso generó que desde las seis de la mañana los pasajeros se agolparan en los andenes del ex ferrocarril Sarmiento y que, en cuanto un tren llegaba y abría sus puertas, todos empujaran

⁸ Diario Clarín, 4 de mayo de 2005.

⁹ “Fue el mes que más cancelación tuvo desde el 96 donde la empresa se privatiza, así que fue eso calentando el ambiente...” (Entrevista a Alba: 05/2008).

¹⁰ Según la edición del 02/11/05 del diario La Nación, esto habría sido producido por un sabotaje, lo cual coincide con las explicaciones del Gobierno, para quien desde un principio se trató de algo armado.

para entrar. Los trenes se detenían alrededor de 20 minutos en las estaciones, andaban un tramo y volvían a parar otro tanto. Como agravante a este complicado cuadro de situación, un tren que partió de Moreno hacia la estación de Once, circulaba con un atraso “normal” de más de media hora y tenía serios problemas, al punto de que se incendió uno de los motores por lo que se conoce como “falta de retorno eléctrico”. En otras palabras, por la sobrecarga de motores y los cableados hubo un recalentamiento que derivaría en un incendio¹¹. Este mismo tren se detiene en la estación San Antonio de Padua cerca de las siete de la mañana por averías, pero sigue otras cuatro estaciones, bajo la presión de los pasajeros¹². Alrededor de las 7:50 la formación se detiene en el andén bajo del lado norte de la estación Haedo, con un principio de incendio en uno de los vagones por el desperfecto eléctrico. Por ese motivo, los pasajeros deben cambiar de tren¹³.

La nueva formación llega minutos después, estaciona en el andén alto, pero viene atestada de gente a causa de la demora de más de una hora. Al encontrarse las dos formaciones, con unos dos mil pasajeros sin poder continuar viaje se desatan las variadas protestas: desde las quejas iniciales a viva voz hasta la lluvia de pedradas a los vidrios de los trenes; pasando por el corte de vías, la agresión a trabajadores de la empresa y la colocación de papeles encendidos debajo de los asientos, logrando que el fuego rápidamente se extendiese por el segundo y tercer vagón (en el primero continuaba el incendio producto de la falla en el motor). Los pasajeros ya no veían chances de llegar a la Capital, perdían el premio por presentismo –que en muchos trabajos es casi tan alto como el sueldo– y no había espacio para otra cosa que no fuese expresar la bronca contenida por tanto maltrato. Una pasajera comentó que “cuando dijeron que el tren se había cancelado y todos tenían que bajar para esperar al siguiente, la gente se puso loca y empezó a quemar

¹¹ Juan Carlos Martínez, el, por entonces, subsecretario de Seguridad de la Municipalidad de Morón, nos explicó lo siguiente: “El vagón, el tren, se prende fuego naturalmente, o accidentalmente. Accidentalmente es porque tenía una pata suelta que le habían intentado robar, ya hacia dos o tres días, de bronce, que es la que toca con la tercera vía, y es la que le da inducción a la electricidad” (Entrevista a Martínez: 04/2008).

¹² Martínez refiere de esta manera a lo acontecido en ese primer vagón: “Cuando el tren sale de Moreno, el tren sale “rapiando”, y no era el primer día que salía “rapiando”...cuando llega a Merlo (una estación antes de Padua) el motorman le dice a la gente: -`así no vamos a poder llegar...` -`seguí, seguí porque te matamos, te vamos a romper la cabeza, metete adentro y llevanos para once, porque te matamos, te prendemos fuego, te matamos, te ahorcamos...`”. Según testimonios recogidos por medios escritos, radiales y televisivos, en Ituzaingó se habían escuchado tres explosiones en el motor y se veía la salida de humo (Entrevista a Martínez: 04/2008).

¹³ Un testigo aseguró que el guarda demoró en abrir las puertas de ese primer tren y que de esa manera los pasajeros, viéndose en peligro debido a que el fuego se propagaba, salieron en estampida y allí empezaron a protestar con violencia.

todo”¹⁴. En la misma línea, otro aseguró que “en el tren demorado venían miles de personas que habían estado dos horas para recorrer cuatro estaciones; cuando les dijeron que había que cambiar de tren, se dirigieron al que había llegado a la estación, pero muchos no pudieron subir”. Los que se quedaron abajo se pusieron sobre la vía, para que el nuevo tren no pudiera salir y allí empezó todo”¹⁵. Al mismo tiempo que todo esto se sucedía precipitadamente, el conductor de la segunda unidad se fugó ante los intentos de “linchamiento” por parte de los enardecidos pasajeros, mientras que el guarda que controla los boletos arriba de la formación debió quitarse la vestimenta que lo identificaba con la empresa, huyó desesperadamente y fue encontrado en estado de shock, pocas horas después, en la zona de Cautelar. (Entrevista a Reynoso: 08/2008).

Minutos después, un tercer tren llegó a la estación pero no logró arribar: los pasajeros que viajaban en él debieron caminar unos 600 metros hasta llegar a la misma, en medio de una extensa y abandonada playa de maniobras en donde se encuentran los derruidos talleres ferroviarios, y desde dónde solo se puede salir caminando por las vías electrificadas. Cristian Wenk, uno de los detenidos luego de los incidentes, nos contó que él venía justamente en ese tercer tren. Su madre, Mirta, también nos relató: “Él llegó en la tercera formación que paró entre Morón y Haedo. Estuvieron con las puertas cerradas como una hora, viendo a lo lejos cómo se quemaban los vagones en la estación ¿Se imagina el pánico de la gente frente a esa situación? Se bajaron como pudieron, por las ventanillas, y no le quedó otra que ir al epicentro en Haedo porque Morón les quedaba muy lejos” (Entrevista a Alba: 05/2008).

A las 8:30, con uno de los trenes incendiándose y más de 2000 pasajeros en la estación, una dotación de Bomberos Voluntarios de Morón intentó acercarse al lugar para detener el fuego. Los usuarios impidieron que los bomberos apagaran el incendio pegándole a la autobomba con un pedazo de barrera que habían arrancado¹⁶. Ante este cuadro, los bomberos avisaron por radio sobre el estado de la situación y pidieron ayuda policial, debiendo retirarse sin cumplir su tarea. Por el lado norte de la estación, un

¹⁴ Página 12, 02 de noviembre de 2005.

¹⁵ Página 12, 02 de noviembre de 2005.

¹⁶ Martínez señala que esto no sucedió en el epicentro de los incidentes sino a unas dos cuadras del lugar, más precisamente en Estrada y Rivadavia: “no fue en el epicentro del lugar, era como que escucharon la sirena de bomberos que venía por Rivadavia...” (Entrevista a Martínez: 04/2008). El Gobierno Nacional, pese a tener una interpretación distinta de la del Municipio de Morón en cuanto al grado de espontaneidad de los hechos, coincide en esta afirmación del subsecretario.

patrullero con dos efectivos (una mujer y un hombre) pretendió infructuosamente detener los incidentes, pero sólo generó más indignación. La presencia policial constituyó un detonante clave para que la violencia se agudizara: la turba se abalanzó sobre los oficiales, (los cuales terminarían hospitalizados), quienes, superados ampliamente en cantidad, apenas alcanzaron a dar algunos palazos y huir despavoridos. El móvil policial fue volcado e incendiado por completo; además fueron robados dos chalecos antibalas y una pistola 9 mm¹⁷. Poco más tarde, el comisario Julio García, jefe de la Departamental de Morón, “se acercó vestido de civil y sin armas para entablar diálogo con los manifestantes, escuchar las demandas y poder diluir el conflicto”¹⁸. Sin embargo fue agredido y una de las personas le arrojó un pedazo de cordón de la vereda cerca del ojo izquierdo. Esta situación nos indica la ausencia de algún tipo de organización de los disconformes ya que, como dijo Martínez después de los hechos, “no había nadie con quien negociar”.

En el medio de las piedras, las corridas y los palos, estallaron los vidrios de la casa de empanadas ubicada justo enfrente de la estación. Desde las 9:30hs. comienza a expandirse el radio de la acción y paulatinamente se modifica la composición de la multitud: el grueso de los usuarios comenzó a dispersarse y finalmente quedaron sobre las vías alrededor de 200 personas. Este grupo se componía de gente de distintos estratos sociales y con más o menos nivel de agresividad. Había obreros, cartoneros, estudiantes, jubilados, profesionales, pero sobre todo jóvenes. Los más violentos se quedaron cerca del andén destruyendo y robando lo que podían, los otros se sentaron en los alrededores o aplaudían en forma de protesta.

Más allá de la estación: nuevos sujetos, nuevo escenario.

A las 10:15 un grupo de policías de la Bonaerense – un total de 100 efectivos de Infantería – con escudos plásticos y palos armó un vallado humano a 150 metros del paso a nivel, algunos sobre la Av. Rivadavia y otros, sobre 19 de Noviembre. La escasa cantidad de infantes – los únicos capaces de intervenir en un hecho semejante, ya que los efectivos

¹⁷ El Diario de Morón publicó el 02/11/05 que “uno de los manifestantes más exaltados se robó del vehículo dos chalecos antibalas y una pistola nueve milímetros. El muy ingenuo la tuvo encima hasta que tres horas después lo arrestaron”. Esta es la acusación que pesa sobre Roberto Canteros, uno de los detenidos que, pese a ya haber sido liberado, aún sigue procesado.

¹⁸ El Diario de Morón, 2 de noviembre de 2005.

de las comisarías no tienen experiencia en actuar contra manifestaciones, con lo cual se corría la riesgosa posibilidad de un enfrentamiento armado de proporciones – se debía a que el resto estaba en Mar del Plata, cubriendo la presencia de George W. Bush en el marco de la IV Cumbre de las Américas. En consecuencia, les era imposible imponer una superioridad numérica sobre los manifestantes, por lo que se esperó a las fuerzas federales (que el ministro del Interior, Aníbal Fernández decidiría enviar luego del mediodía). Mientras tanto, la estrategia inicial fue utilizar los cien hombres para apostarlos a unos cien metros de la estación e impedir que los manifestantes y saqueadores desbordaran a la policía y salieran de la zona, provocando disturbios y saqueos en el centro comercial de Haedo. Significaba dejar varias cuadras a merced de ellos, pero al mismo tiempo impedir la expansión del conflicto. Al desplegarse el operativo, el ambiente se tensó y se intensificó la transformación en la composición social de los protagonistas: eran cada vez menos los usuarios, cediendo protagonismo a activistas políticos que se fueron acercando y a habitantes de barrios carenciados próximos a la zona¹⁹.

Los manifestantes fueron hasta la estación de servicio ubicada en esa diagonal, comenzaron a tirar piedras, palos y botellas a los efectivos y, según un playero de la estación de servicio, amenazaban con las mangueras surtidoras de combustible. Pero no pudieron sacar nafta porque el personal había cortado la luz y trabado el expendio. La misma agresión sufrió la Policía ubicada sobre la diagonal. Como los manifestantes no recibieron respuesta de parte de las fuerzas de seguridad, retornaron hacia las vías. Para ese momento, ya estaban sobre los rieles las máquinas expendedoras de boletos que un pequeño grupo golpeaba contra el andén para robarle las monedas.

En poco tiempo, y mientras más y más curiosos se acercaban al lugar, se sucedieron distintos hechos delictivos que contaron con la pasividad policial: devastaron el humilde copetín al paso ubicado sobre el andén (se llevaron cajones de cerveza, gaseosas y hasta la

¹⁹ En este sentido, una pasajera entrevistada dice haber visto al Polo Obrero y a “ferroviarios”: “tenían banderas y empezaron a quemar gomas y cortar las vías, las vías en ningún momento los pasajeros las habían cortado” (Entrevista a informante clave: 07/2007). En otro testimonio relevado por Clarín (y publicado el 02/11/05), Ricardo Borro, un vecino que vive a media cuadra de la estación, señala: “Al principio la gente protestaba en forma más o menos entendible, puteando y golpeando los vagones. Pero después me extrañó que aparecieron unos pibes que se quejaban con razón, pero apelaban a cierto discurso político...”. Por otro lado, Martínez afirmó que “empezó a caer la gente de Gardel (una villa de emergencia cercana a la zona) y la empezás a distinguir y es distinta al pasajero, viene en bicicleta...” (Entrevista a Martínez: 04/2008).

garrafa de gas), saquearon un puesto de revistas que estaba a unos metros de las vías²⁰, reavivaron el fuego en los dos trenes estacionados, comenzaron a quemar la antigua estación de Haedo y, según una entrevistada, “saquearon la farmacia de Haedo”. Por si fuera poco, se registraron robos de bicicletas, la rotura de vidrios de los autos estacionados aledaños a la estación y con las vallas de la estación de servicio se destrozaron los frentes de las sucursales de los Bancos Itaú y Supervielle. En el brote de furia no se salvó ni la imagen de la Virgen de Luján, patrona de los viajeros. De cualquier manera, y como una muestra de cuál era el objeto de la frustración para los usuarios, los espacios que corresponden a la concesionaria TBA fueron los blancos preferidos, incluyendo sus trabajadores. Por ejemplo, la boletería del andén norte, que está ubicada casi al pie de la barrera del paso a nivel de la calle Fasola fue incendiada: “era de ladrillo hueco, madera y chapas. Primero la quemaron y después la tiraron abajo”²¹ expresó un vecino de la zona.

En estos incidentes y en el posterior robo de aluminio de los trenes, participó sólo un grupo de 15 o 20 exaltados que procedían a cara descubierta. Según un periodista independiente entrevistado, los mismos eran “todos hombres de alrededor de veintipico de años, que no tenían aspecto de pasajeros para nada (...) eran todos pibes que estaban en cueros, tenían una onda viste muy barrabrava”. El entrevistado, que ese día fue testigo de los incidentes, diferencia a los agitadores de los pasajeros porque éstos siempre llevan algo y por el tipo de acción: “el pasajero cuando está enojado reacciona, pero reacciona un tiempo, no se la agarra contra una máquina y está media hora y la desarma y se carga el rollo de boletos y se lo lleva” (Entrevista a informante clave: 06/2007).

Mientras todo esto sucedía, TBA pedía a sus obreros que retirasen las unidades para poder salvar algún vagón, pero éstos se negaron al ver el cuadro de situación.

A partir de las 12hs. los incidentes disminuyeron, aunque la tensión se mantuvo debido a que el pequeño grupo de violentos continuó produciendo algunos disturbios y agrediendo a todo aquel que se acercaba a la zona: Los periodistas de El diario de Morón recibieron un par de pedrazos y, a golpes de tubería, destrozaron una cámara de canal 7²².

²⁰ Según El Diario de Morón del 02/11/05, los diarios y revistas fueron encontrados en poder de un par de cartoneros.

²¹ Página 12, 03 de noviembre de 2005.

²² El Diario de Morón, 02/11/05. Por otra parte, La Nación señala que los camarógrafos de Canal 13 fueron agredidos a pedradas y los de Crónica TV, amenazados para que dejen de sacar fotos.

Aparecen por esos momentos las primeras declaraciones oficiales. El, por entonces, ministro del Interior de la Nación, Aníbal Fernández, hablaba de un complot entre sindicalistas y un grupo armado especialmente para el conflicto (Quebracho). Una hora después, Alejandro del Grosso, uno de los principales dirigentes de dicha agrupación, aseguró que no habían organizado la manifestación, pero que unos pocos militantes de su grupo se sumaron al reclamo para “hacer el aguante ante la represión policial”.

Entre las 13:30 y las 14hs, la Policía bonaerense comenzó a detener a la gente mediante un operativo de tipo “pinzas”. Se empezaron a escuchar los disparos que marcaban el avance del cajón circular preparado por las distintas fuerzas de seguridad en las inmediaciones de la estación. Al disponer ya de la cantidad necesaria de efectivos (sumando fuerza propia y Gendarmería) para socavar los incidentes, se produjo dicho avance y la superioridad numérica hizo que prácticamente no hubiera enfrentamientos. Los manifestantes no tenían espacios por donde escapar; la única grieta, según contó luego personal policial, era por Rivadavia hacia Ramos Mejía²³. Personal de civil se infiltró entre los manifestantes y detuvo a los que escapaban por Rivadavia. En el lugar de los hechos sólo se detuvo a no más de diez personas; las demás detenciones se realizaron en los alrededores²⁴.

Cuando pase el temblor: interpretaciones y consecuencias de una mañana agitada.

El saldo de los incidentes fue de 113 detenidos (8 de ellos menores)²⁵, un patrullero y 15 vagones de tren destruidos y la histórica estación de Haedo totalmente incendiada. 21 personas fueron atendidas en el Hospital de Haedo esa jornada, mientras que

²³ “la policía hace una omega, que es un cerco policial, esta son las vías del ferrocarril y esta es Rivadavia, y dejan despejado este lugar, entonces nosotros, íbamos advirtiéndole a la gente que había quedado descarriada que tenían este lugar para irse” (Entrevista a Martínez: 04/2008).

²⁴ “Iban tipos de civil que iban pescando a unos y otros, tipos uniformados también agarraban, en algunos casos sí y en otros casos no” (Entrevista a Martínez: 04/2008).

²⁵ “Los vi cuando los cazaban y cazaban a cualquiera (...) al poco tiempo empezaron a largar a todos, pero a aquellos que tenían algo de la estación les metieron una causa general...” (Entrevista a Martínez: 04/2008). Martínez se refiere al número de los detenidos como si esa cantidad tuviera que corresponderse con la gravedad de los hechos: “20, 40, según el quilombo te dicen cuántos hay que agarrar... al juez hay que llevarle algo, todos saben que hay un número para poner en el diario, para que al otro día diga ‘hay 20 detenidos’” (Entrevista a Martínez: 04/2008).

un bombero, una mujer policía y un vecino permanecieron internados al menos 24 horas, aunque sus heridas no registraron gravedad alguna. 36 de los detenidos obtuvieron la libertad a las 10 de la noche de ese día. De los 77 que quedaron, 70 obtuvieron la libertad a los 10 días. Los otros 7 quedaron detenidos en los penales de Ezeiza y Marcos Paz acusados de haber organizado los hechos; uno de ellos era menor de edad (Cristian, el hijo de Mirta Alva). El juez federal que les negó la excarcelación es Germán Castelli, a cargo del juzgado n° 1 de Morón y argumentó que, como la escala penal era muy grave –va de 3 a 30 años–, los acusados podían intentar fugarse. La causa es la n° 13.806.

En la mayor parte de los casos, los detenidos eran personas que portaban una mochila o un bolso –como los dos jugadores del club de Primera “B” Deportivo Español apresados– y si tenían allí, por ejemplo, monedas, se les imputó el robo de las máquinas automáticas expendedoras de boletos. En otros casos, la acusación se basó en el acta policial que sostiene que apedrearon a los efectivos o que participaron del incendio de los vagones. A la gran mayoría se los acusó de robo; a otros, de daños, estrago, lesiones, obstrucción del funcionamiento de un servicio público o resistencia a la autoridad.

Ante los hechos consumados, comenzaron a circular las distintas interpretaciones sobre lo sucedido. Por un lado, el Gobierno Nacional habló de sabotaje y remarcó que los incidentes estuvieron organizados desde el comienzo. Según palabras de Aníbal Fernández: “ningún vecino en ningún lugar del mundo prende fuego un vagón. Esto estuvo planificado para que suceda de esta manera”. Además atribuyó el hecho a “gente de grupos de izquierda y miembros de Quebracho”, al tiempo que denunció que “hemos detectado a los sindicalistas (de la Unión Ferroviaria) Edgardo Reynoso y Armando Vivas”, a quienes amenazó con denunciar penalmente. Con respecto a los saqueos, el Gobierno Nacional sostuvo que también fueron absolutamente organizados.

Para TBA, en consonancia con el gobierno, el incendio de los vagones fue algo armado y premeditado: “no hubo una reacción espontánea de los pasajeros. Cuando el tren se detuvo se dirigieron a la formación que estaba lista para salir y atacaron a esa primero”²⁶. Por otro lado, tanto la empresa como la Unión Ferroviaria, a través de las declaraciones de su titular José Pedraza, alegaron que en las formaciones había pasajeros que pensaban participar de la anticumbre de Mar del Plata. Los maquinistas de La Fraternidad señalaron a

²⁶ Página 12, 02 de noviembre de 2005.

“agentes de izquierda” como los provocadores del hecho. Más allá de esas acusaciones, tanto Pedraza como Maturano (titular de La Fraternidad) en una reunión mantenida con Aníbal Fernández y con el secretario de Transporte, Ricardo Jaime, deslindaron cualquier responsabilidad propia y salvaguardaron discursivamente la participación de algún trabajador ferroviario en los sucesos.

La provincia de Buenos Aires fue confusa con las lecturas. Al principio sostenía la hipótesis de que los incidentes fueron comenzados por usuarios pero aprovechados por vándalos que viajaban en el tren. Expuesta la visión oficial, los funcionarios provinciales se plegaron a los discursos del gobierno y TBA²⁷.

Por su parte, Martín Sabatella, intendente de Morón, responsabilizó a la empresa concesionaria. El Consejo Asesor del Poder Ejecutivo comunal, integrado por representantes de la vida social, empresarial, sindical y educativa de Morón, envió una dura carta a la Secretaría de Transporte de la Nación, denunciando el mal servicio y maltrato a los usuarios en que incurre TBA. Dicha carta enumeraba las variadas penurias que supone el viajar en tren todos los días. La misma no sólo exponía la situación sino que también exigía una rápida solución al servicio: lisa y llanamente la rescisión del contrato con TBA.

La posición de Quebracho fue la de no asumir la generación de los incidentes pero admitir que sí participaron de los mismos; mientras que los dirigentes ferroviarios acusados (Reynoso y Vivas) desmintieron cualquier tipo de vinculación con los incidentes, al tiempo que presentaron una querrela por calumnias e injurias contra Aníbal Fernández, quien finalmente iba a tener que desestimar su denuncia inicial.

Reynoso, junto al cuerpo de delegados que él integra, venían presentando sucesivas denuncias, referentes a las pésimas condiciones estructurales del servicio de trenes que brinda el Sarmiento, frente a todos los organismos que se ocupan del asunto del transporte: CNRT, Secretaría de Transporte, comisiones parlamentarias. Ninguna de ellas fue tomada en cuenta.

Por último, familiares de los detenidos sostienen que la empresa TBA incitó

²⁷ León Arslanian, ministro de Seguridad de la Provincia, sostuvo que “hubo una situación de exasperación colectiva” al tiempo que afirmó que había “un núcleo duro de 250 personas que viajaban en el tren y que incitaron a la violencia”. Según el ministro, parte de ese grupo iba a una protesta en Buenos Aires y otra a la Cumbre por la llegada de Bush en Mar del Plata. Por otra parte, en una afirmación por demás insólita, Arslanian revela que dos de los detenidos llevaban “chalecos negros con la inscripción MTP”, en alusión al Movimiento Todos por la Patria, una agrupación con escasa – o directamente nula – participación en la actualidad.

situaciones como las de ese día (eso quedaría demostrado por la cantidad de suspensiones del mes de Octubre) para presionar al Gobierno en pos de un aumento de subsidios.

La interpretación de la justicia es que no existen elementos que sostengan la hipótesis de que hubo un sabotaje inicial que produjo el incendio y que de inmediato, a las 9 de la mañana, activistas gremiales o políticos incentivaron a la gente para prenderles fuego a los primeros tres vagones. Las fuentes judiciales y los investigadores policiales confirmaron que ninguno de los detenidos forma parte de una organización política, sindicato o grupo piquetero. Un alto funcionario admitió que los apresados son “carlitos”²⁸, o sea jóvenes o mayores que no tuvieron nada que ver o que participaron, al estilo pibes-chorros, de los saqueos en las zonas aledañas a la estación. Un ejemplo es la detención de Mariano Tribulo y Mauro Pajón, dos jugadores de la Primera División de Deportivo Español que iban a entrenar y fueron detenidos al voleo cuando esperaban a otro jugador para ir al entrenamiento

Dos días después de los disturbios de Haedo, un grupo que viajaba en un tren de TBA cortó las vías a la altura de Villa Ballester. El corte se inició porque el servicio Diesel que debía partir desde allí a las 7:50 no salió debido a desperfectos técnicos. Unos cien usuarios cortaron las vías del ramal José León Suárez de la ex línea Mitre durante media hora, enojados por el atraso que llevaba el tren que iba a Zárate. Además, cuatro formaciones pertenecientes a la misma concesionaria fueron apedreadas desde la Villa 31, en el barrio de Retiro.

Una semana después, el Gobierno otorgó 32% más de subsidios a las empresas de transportes, entre ellas, las concesionarias de los trenes. La empresa TBA fue la más beneficiada con el nuevo reparto de subsidios, llevándose unos \$60 millones más, el 30% del monto total de los mismos. Pese a que dicha resolución había sido firmada 10 días antes de las elecciones del 23 de Octubre, el Gobierno esperó casi un mes para publicarla en el Boletín Oficial.

²⁸ Tal como nos decía Martínez: la mayor parte de los detenidos son básicamente “perejiles” (o “carlitos”, que es la otra definición adecuada a la jerga policial).

El 17 de noviembre, el Gobierno levantó el programa “Huella Digital” (Canal 7) que ese día iba a difundir un informe sobre el estado de situación de las concesiones ferroviarias. El informe fue emitido una semana después, el 24 de noviembre.

El 12 de mayo de 2006, la Cámara Federal N°1 de San Martín dispuso la salida de seis de los 7 detenidos²⁹, porque al restante, Roberto Canteros, se le confirmó el procesamiento por portación de arma de guerra. Los liberados fueron Rodrigo Valdez, José Gutiérrez, José Freddy, Cristian Wenk, Matías Barreto, Julio Gutiérrez³⁰. Todos iniciaron causas contra el Estado por el maltrato al que fueron sometidos en las comisarías y penales donde estuvieron presos³¹. En consonancia, el defensor del Pueblo de la Nación querelló a varias concesionarias por la violación a los derechos humanos que supone la paupérrima calidad del servicio. El 15 de junio de 2007, se le dictó la excarcelación a Roberto Canteros³². A pesar de estar libres, las 7 personas continúan procesadas y con firmes posibilidades de que la sentencia no sea favorable.

Los incidentes referidos hicieron visible un problema cotidiano que sufren los pasajeros día a día. Pusieron sobre el tapete un malestar que se venía acumulando y que se expresó de manera violenta. Esta visibilidad, inherente a formatos de acción directa como este tipo de estallidos, posibilita que las empresas concesionarias de los servicios públicos tomen nota del malestar social de los usuarios y respondan produciendo algunos cambios positivos en la calidad del servicio³³ que, frente a otro tipo de reclamo, difícilmente se producirían.

²⁹ Esta decisión de liberarlos surgió frente a las apelaciones a las detenciones y procesamientos presentadas por los abogados de la Fundación Investigación y Defensa Legal Argentina (Fidela) y la Coordinadora por la Libertad de los Presos Políticos (Página/12, edición del 16/05/2006).

³⁰ Todos ellos fueron acusados por el juez Castelli de “promover” la revuelta de usuarios contra TBA en la mañana del 1ro de Noviembre de 2005 en Haedo.

³¹ En la edición del 6 de agosto de 2006 de Página/12, Roberto Canteros (en ese entonces, todavía preso) hacía referencia a dicha situación, que comienza el día de su detención: “Estaban excitados. Nos pusieron de rodillas y nos empezaron a pegar. Nos gritaban de todo...”

³² En la misma edición de Página/12, Canteros afirmaba: “No me gustan las armas, tengo cinco hijos, me daría pánico tener una en casa y que hubiera algún accidente”. Además apuntaba contra el juez Castelli: “Él nunca me dio la oportunidad de defenderme; necesita tener a alguien preso, está sumando puntos”.

³³ Ante la pregunta acerca de la calidad del servicio luego de los incidentes de Haedo, Martínez señala: “sí, los mejoraron, te das cuenta que están mucho mejor, tenés sobrepiso, tenés formaciones en medio de los vagones, tenés con vidrios polarizados y aire acondicionado, es decir hay toda una movida...” (Entrevista a Martínez: 04/2008). Por otra parte, en una entrevista realizada con un trabajador ferroviario, apodado “Café”, éste nos decía que la empresa había mejorado la frecuencia del servicio: “antes era cada 10 minutos, ahora es cada 8. Y se puso el servicio nocturno que antes no lo tenía” (Entrevista a trabajador ferroviario: 09/2008)

Pero además, los hechos de Haedo se impregnaron en la conciencia colectiva como un repertorio posible³⁴ de acción ante una situación de tremendo malestar. La protesta directa encarnada en cortes de vías, agresiones a objetos de la empresa y trabajadores y, sobre todo, la “quema de trenes” aparecen como la única respuesta posible ante el maltrato cotidiano y se han instalado en la memoria popular como una herramienta de presión y amenaza ante futuros cortes en el servicio³⁵. Desde los hechos de Haedo en noviembre de 2005, la emergencia de reacciones violentas de pasajeros está latente ante cualquier suspensión de servicio.

Pensando la acción colectiva

No se cuenta con una mochila teórica importante en el campo del análisis de los estallidos sociales. Las investigaciones son escasas y la bibliografía que ha sistematizado dichos estudios se encuentra fragmentada y resulta de difícil acceso. Sin embargo, el análisis de los hechos hasta aquí acaecidos nos permite conjugar algunas apreciaciones teóricas de dos autores como Lewis Coser y Neil Smelser, cuyos estudios indagan acerca del comportamiento colectivo y el conflicto social. El primero de ellos realiza una distinción entre lo que él denomina conflictos reales y conflictos no reales, en virtud de la lógica subyacente a los mismos. Los conflictos reales tienen origen en la frustración de demandas específicas y en el cálculo de beneficios de los participantes. Se dirigen al objeto presuntamente frustrante, con lo cual estaríamos hablando de medios para un fin determinado. Los conflictos no reales están ligados a la necesidad que tiene uno de los antagonistas (vale la pena recordar que la noción de conflicto hace referencia a una relación de al menos dos actores en disputa) de relajar su tensión. Las señales que indican la

³⁴ Aunque aún no del todo legítimo: recordemos que sólo el 32% de los encuestados consideró legítima dicha forma de protestar.

³⁵ **¿Y ustedes reciben muchas agresiones de los pasajeros?**

Hay, sí, sí, si digamos, que no, sí. Sí empieza, vamos a quemarlo, vamos a quemarlo (señala que se acercan a su oído para decir “vamos a quemarlo”) (risas).

¿Y vos percibiste que ahora es más que antes?

Sí, sí, sí, la gente está más agresiva.

¿Hace cuánto?

Y estos últimos años, después de la primer quema. Después te dicen “encendedor”. (risas)

¿Se lo muestran?

Sí, sí, y no te putean, te dicen “lo vamos a quemar”. (Entrevista a trabajador ferroviario: 09/2008)

presencia de un conflicto no real apuntan a la ausencia de cualquier otra alternativa concebible para los medios que están usando. No se orientan hacia la obtención de resultados específicos. Constituyen un fin en sí mismo. “Cuanto más intenso es un conflicto, más altas son las probabilidades de mezclar elementos no reales en lo que pudieron haber sido, en sus orígenes, contiendas bastante reales” (Coser, 1970: 101).

La frustración por la imposibilidad de llegar a destino el 1ro de noviembre de 2005, alimentada por la recurrencia de episodios similares en los cuales el malestar ferroviario no llegó a manifestarse en forma de disconformidad activa, produjo ataques a distintos objetos, en los que se conjugaron elementos de conflictos reales y no reales. En los primeros instantes del estallido, la reacción de los enojados usuarios apuntó, a través de mediaciones personificadas (concretamente los trenes y los empleados), al objeto de la frustración: la empresa TBA a cargo de la concesión del ferrocarril de los padecimientos, más bien conocido como el ferrocarril Sarmiento. También se pueden observar otro tipo de ataques a objetos neutrales (vidrieras de negocios, automóviles, agresiones entre los mismos usuarios) en los cuales se “relaja la tensión”. Un segundo momento de la larga jornada de furia, nos muestra elementos desconocidos en un principio. Son nuevos sujetos, que no basan su acción en la “furia”, en expresar el malestar con las condiciones de prestación del servicio, sino que dirigen sus acciones hacia otros objetos: aprovechan las circunstancias de “zona liberada” para arrasar con todo lo que encuentran a su paso. No desean ningún resultado colectivo específico. No hay cálculo de beneficios en sus acciones³⁶, colectivamente hablando, y efectivamente cada movimiento termina siendo un fin en sí mismo: el saqueo y el pillaje sin otro objeto que el saqueo y el pillaje.

En tren de comparación, se pueden hallar ciertas similitudes entre las observaciones de Coser y las que realiza Neil Smelser. Este último también va a estructurar una dicotomía en el análisis de la hostilidad. La primera fase de este proceso es la denominada fase real, concepto asociable a la noción de conflicto real que propone Lewis Coser. En esta fase, la expresión de la hostilidad se debe a la formación de condiciones específicas de tensión³⁷ y a

³⁶ Tampoco es necesariamente una acción con un grado de cálculo extremo y orientada hacia un beneficio la de los usuarios. Sí es una acción que tiene la intención de hacer visible una situación de malestar, con el deseo de que la misma no siga ocurriendo.

³⁷ “La tensión, como muchos otros determinantes de los estallidos colectivos, es a menudo un aspecto permanente de la vida social. En la mayoría de los casos, existe una combinación de diferentes clases de tensión antes de un estallido.” (Smelser, 1986: 263)

la presencia clave de factores precipitantes, los cuales “proporcionan un contexto concreto hacia el que puede dirigirse la acción colectiva” (1986: 29). En Haedo podemos identificar la existencia de una gama de tensiones, que se articularon dando pie a un episodio de disconformidad manifiesta por parte de los usuarios: 1) la tensión producida por una privación, ya sea real o amenazada, absoluta o relativa³⁸: pasajeros que esperan llegar a horario a su trabajo (y por supuesto, viajar en condiciones dignas) y cuya expectativa no es cumplida. Esta fue la principal fuente de tensión esa mañana y el estructurante del malestar social de los usuarios. 2) La tensión propia de la coyuntura, es decir, los factores que, sumados a la principal fuente de tensión, precipitan la acción colectiva. Entre ellos podemos observar una clara desinformación sobre lo que estaba ocurriendo (a la gente se le avisa que el tren en el que se trasladaba se había cancelado y que debe subirse al que viene; sin embargo, el segundo tren viene repleto y es imposible poner siquiera un pie adentro); la imposibilidad de subirse al segundo tren (esto fue lo que desencadenó las acciones de violencia) y la llegada de la Policía que, encontrándose en inferioridad de fuerzas, intentó reprimir con balas de goma a la multitud³⁹. En suma, la confluencia de ambos tipos de tensiones generó una estructura de oportunidades que redujo los costos de la acción y aumentó sus beneficios: los usuarios que ya no podían llegar a tiempo a su trabajo canalizaron su malestar acumulado agrediendo, en un comienzo, a los trabajadores y objetos de la empresa.

La segunda fase que menciona Smelser, se intitula fase derivada y en la misma surgen “una oleada de acciones hostiles, muchas de ellas motivadas por una hostilidad no relacionada con las condiciones que originaron el estallido hostil” (1986: 282). Se abre una fisura en el orden social que permite el ingreso de sujetos nuevos – desde grupos organizados hasta algunos individuos aislados – cambiando el carácter inicial del estallido. La fase derivada se puede asimilar al conflicto no real coseriano; en ambas nociones los rasgos centrales radican en la ausencia de una búsqueda orientada hacia la obtención de un resultado colectivo concreto (ya que no podemos negar que existen “logros” individuales,

³⁸ Lewis Coser enarbola el concepto de privación relativa, cuya definición precisa indica lo siguiente: “... la privación que surge, no tanto del monto absoluto de frustración, como de la discrepancia experimentada entre la suerte de uno y la de otras personas o grupos que sirven como marco de referencia” (Coser, 1970: 61)

³⁹ La actuación de la Policía en ese primer momento no sólo se puede visualizar como un elemento de tensión, sino también como un elemento que agudiza el conflicto, dada la autoafirmación que produce en la masa percibir que los controles sociales funcionan erróneamente.

como los robos que se suceden en los marcos del estallido social) y en el aprovechamiento de una cierta situación de explosión social por parte de actores ajenos al origen del conflicto. No hay correspondencia entre estructura de responsabilidad y destinatario de la acción hostil. Smelser no podría haberlo expresado con mayor precisión: “La presencia de un estallido hostil excita tendencias generalizadas a desafiar la autoridad y ventilar las hostilidades” (1986: 279).

Continuando con el análisis de los hechos de Haedo, retomaremos otro de los conceptos que utiliza Smelser (con los cuales investiga los comportamientos colectivos en general), como el surgimiento y la difusión de una creencia generalizada⁴⁰. Haedo y los demás episodios ferroviarios se sustentan en creencias, cuya transmisión causan una determinada forma de actuar, que deriva en consecuencias. La atribución de responsabilidad masiva a la empresa concesionaria⁴¹ constituiría una creencia generalizada que se refleja en los objetos de ataque por parte de los usuarios y en las representaciones que éstos tienen. El deterioro histórico en la provisión del servicio se ve reflejado en los datos de la encuesta realizada, en donde el promedio de calificación del servicio – en una escala de 1 a 10 – fue de sólo 3 puntos y apenas un 7% de los encuestados calificó al servicio con una nota de 7 o más puntos. Adicionalmente, el malestar estructural que existe con el pésimo servicio brindado se relaciona directamente con el hecho de que el 87% de los encuestados utiliza el medio de transporte por motivos laborales, con lo cual las alteraciones del servicio producen efectos negativos en su vida laboral. Sin duda, estas percepciones – que revelan la confluencia de varios factores para explicar los estallidos hostiles de usuarios ferroviarios – nos hacen factible vincular esta creencia como uno de los elementos clave que estructuran la predisposición favorable a la acción directa.

Conclusiones

Como hemos visto, varios elementos concurren para que los estallidos hostiles de usuarios ferroviarios se extiendan como una forma más de canalizar el malestar.

⁴⁰ “El surgimiento y la difusión de tales creencias constituyen una de las condiciones necesarias para la presentación de un episodio de comportamiento colectivo” (Smelser, 1986: 28).

⁴¹ Según el 65% de los pasajeros, la principal responsable de los problemas del servicio es la empresa concesionaria.

El deterioro histórico en la provisión del servicio (en el que la estructura de la responsabilidad radica de manera principal, según las percepciones de los usuarios, en la empresa concesionaria), la apreciación de parte de los usuarios de que los canales institucionales son ineficaces para resolver las demandas y la presencia de factores que catalizan las acciones de violencia acuden en momentos determinados desencadenando episodios similares a los descritos aquí. La percepción de que canales de tipo institucional para la expresión de inconformidades son insatisfactorios alimenta la decisión de manifestarse sin ningún tipo de mediación: esto es, mediante acción directa pura; mientras que los factores precipitantes constituyen la variable clave en la detonación del estallido hostil. Son la “gota que rebalsa el vaso” del malestar cotidiano de los usuarios. No son un determinante de nada en particular. Simplemente, al conjugarse con los determinantes de tipo estructural, desencadenan el accionar colectivo⁴².

La manifestación de estas acciones suele estar cargada de mucha violencia contra personas y objetos que representan el responsable percibido del malestar (la empresa concesionaria) o las fuerzas de seguridad que actuarían en defensa de dicho responsable. No hay hechos como los de Haedo sin desinformación. No hay Haedo sin un tren repleto al que los pasajeros no pueden subirse. No hay Haedo sin policía reprimiendo.

Haedo no inicia ni concluye los episodios de expresión de malestar de parte de los usuarios con el servicio de trenes metropolitano. Constituye, quizás, la primera gran manifestación violenta frente al maltrato cotidiano. Un señalamiento de que la acción directa está presente en ciertos segmentos sociales, que no dudan en asumirla a la hora de confrontar situaciones que le causan perjuicios. Y que se percatan de cierto éxito cuando observan las consecuencias que su utilización acarrea.

Como dice Lewis Coser, “aún los actos de violencia y destrucción aparentemente irracionales y sin sentido, en los que están embarcados minorías pequeñas y desesperadas, pueden tener difusas consecuencias de ajuste y funciones sociales positivas para los grupos sociales despojados...” (1970: 105).

⁴² “... debemos distinguir entre la aparición o la existencia de un suceso o una situación y la activación de este suceso o situación como determinante” (Smelser, 1986: 31)

Bibliografía

- Auyero, J. (2007), *La zona gris. Violencia colectiva y política partidaria en la Argentina contemporánea*, Siglo XXI, Buenos Aires.
- Cena, J. C. (2003), *El Ferrocidio La rosa blindada*, Buenos Aires.
- Coser, Lewis (1961), *Las funciones del conflicto social*, FCE, México.
- Coser, Lewis (1986), *Nuevos aportes a la teoría del conflicto social*, Amorrortu, Buenos Aires.
- Cresto, J., Quintana, G. y Rebón, J. (en prensa) *Representaciones de la acción directa entre los trabajadores asalariados*, Revista Argentina de Sociología n 6. Consejo Profesional de Sociología, Buenos Aires.
- Milgram, S. (1984) *Obediencia a la autoridad*, Ed. DDB. Bilbao.
- Rebón, J.; Antón, G. (2007) *Formas de lucha y construcción de ciudadanía: la acción directa en la argentina reciente*. En Voces y letras insumisas: Reflexión sobre los movimientos populares en Latinoamérica. En L. Ocampo Banda y A. Chávez Ramírez. Aleph/Insumisos. Argentina.
- Schuster, F. y equipo, (2006) *Transformaciones de la protesta social en argentina 1989-2003*. Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Gino Germani, Universidad de Buenos Aires.
- Smelser, Neil (1986), *Teoría del comportamiento colectivo*, FCE, México.
- Tarrow, Sydney (1997), *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*, Alianza Universidad, Madrid.
- Tilly, Charles (2000), “Acción colectiva”, en Apuntes de Investigación del CECyP n 6, pp. 9-32.

Entrevistas

- Alva, Mirta; madre de Cristian Wenk, detenido y procesado por los incidentes en la estación de Haedo. Entrevista realizada el 02/05/08 en la Asamblea de Villa Urquiza
- Martinez, Juan Carlos (29/04/08)

- Reynoso, Edgardo; delegado de la Unión Ferroviaria. (22/08/08.)
- Informante clave testigo de los sucesos. (07/2007).
- Informante clave testigo de los sucesos. (06/2007).
- “Café”, trabajador ferroviario. (09/2008)